

Митрофанова Ю.А. ©

Магистрант, институт открытого образования направление экономика,
ФГ БОУ ВПО «Государственный университет управления»

АНАЛИТИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ФИНАНСОВЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Аннотация

В статье исследуются вопросы о моделях финансовых результатах связанных с транспортной отраслью. Все предприятия независимо от их вида форм собственности и подчиненности должны вести бухгалтерский учет имущества, обязательств и хозяйственных операций согласно действующему законодательству Российской Федерации, а также нормативным документам.

Ключевые слова: прибыль, доход, расход, результаты, устойчивость.

Keywords: the profit, the revenue, the expense, the results, the sustainability.

Оперативность деятельности компаний и их управленческих структур во многом зависит от правильной организации системы бухгалтерского учета, а также выбранной методики экономического анализа такого важного аспекта, как финансовые результаты.

Эффективная работа финансово-хозяйственной деятельности предприятий любой формы собственности в условиях рыночной экономики можно оценить благодаря ее результативности. Любая компания, в том числе и транспортная, заинтересована в своем финансовом процветании. Обеспечение необходимого уровня рентабельности активов, текущей платежеспособности и ликвидности, максимизация показателей прибыли являются приоритетными задачами в системе финансового и экономического анализа результатов деятельности компании, что дает возможность рассматривать аналитическую модель финансовых результатов компании.

Рост прибыли дает возможность создать финансовую основу для осуществления расширенного воспроизводства компании, а также и для удовлетворения материальных и социальных потребностей учредителей и работников. Благодаря такому важнейшему качественному показателю эффективности деятельности организации как прибыль выполняются требования компании перед банками, бюджетом, другими организациями. Прибыль показывает степень деловой активности и финансового благополучия компании. Убытки, в свою очередь, по результатам деятельности дают характеристику ошибкам, просчетам в направлениях использования средств, ставят хозяйствующий субъект в критическое финансовое положение, которое также не исключает и банкротство.

В нынешнее время руководителю компании не стоит следовать только своей интуиции. Управленческие действия, а также и решения на сегодняшний день должны основываться на точные расчеты, на глубокий, а также многогранный экономический и математический анализ.

Анализ финансовых результатов и построение аналитической модели финансовых результатов транспортной компании стали одними из важнейших аспектов исследования финансовой деятельности транспортных компаний. Общая характеристика оценивания уровня и динамики показателей рентабельности и прибыли, изучение конструкции и состава конечного показателя прибыли, проведение математического анализа результата от реализации продукции (услуг, работ) являются важнейшими составляющими для ретроспективного анализа финансовых показателей, математического и экономического прогнозирования, а также построения аналитической модели транспортной компании.

С точки зрения финансовых и экономических отношений результаты производственно-хозяйственной деятельности можно путем полученных средств (выручка,

доход), затраченных (издержки, расходы) и соотношению между ними (рентабельность, прибыль). Деятельность транспортных компаний в рыночных условиях является диверсифицированной: различные виды перевозок, экспедиционные операции, автосервис, погрузочно-разгрузочные работы, торговля автомобилями, запасными частями и т.д. Измерение затрат, а также результатов проводится, как правило, в денежной форме. Деньги позиционируются как некий особый товар, товар товаров, всеобщий эквивалент. В денежном эквиваленте можно измерить себестоимость продукции, затраты на производство, можно проводить расчеты с обслуживаемой клиентурой, поставщиками подвижного состава, топлива, эксплуатационных и прочих материалов, со служащими и рабочими, также и с бюджетами всех уровней, государственными организациями, осуществлять контроль за работой транспортной компании и пр.

При выполнении анализа финансово-экономических результатов деятельности транспортной компании и построении аналитической модели финансовых результатов прибегают к такой последовательности действий:

- следует анализировать доходы от перевозок и других работ и услуг, определять факторы, которые оказывают влияние на размер доходов;
- следует проводить анализ общей суммы затрат и себестоимости перевозок, в том числе структуры и статей затрат; как влияют на себестоимость общие затраты и объем выполненной работы; изменения технических и эксплуатационных показателей, доли постоянных, а также переменных затрат, изменения заработной платы водителей в себестоимости и т.д.;
- изучение формирования прибыли и ее распределения;
- проведение анализа рентабельности и построение аналитической модели.

Также, для проведения анализа источниками информации являются данные бизнес-плана, сведения внутрифирменного плана транспортной компании и другие прочие материалы. Главными являются материалы бухгалтерского и налогового учета, а также отчетные данные, которые представляются в исполнительном органе власти.

Финансовый результат транспортной компании в бухгалтерском балансе отчетного периода отражается как нераспределенная прибыль (непокрытый убыток), то есть конечный финансовый результат, выявленный за отчетный период, за минусом причитающихся за счет прибыли установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации налогов и других обязательных аналогичных платежей, также включая и санкции за несоблюдение правил налогообложения.

В отчетном периоде показатель финансового результата транспортной компании формируется благодаря сопоставлению полученных в отчетном периоде доходов и произведенных расходов.

Рассмотрим алгоритм построения аналитической модели финансовых результатов транспортной компании:

1. Определить противоречия и формулирование проблемы.
2. Определить рынок транспортных услуг. Дать характеристику рынку транспортных услуг по перевозке.
3. Провести анализ априорной информации. Формулирование обоснования возможности обеспечения социальных функций рынка транспортных услуг населению благодаря регулированию хозяйственного поведения транспортных компаний, который осуществляется в ограниченном перечне доминантных хозяйственных ситуаций рынка.
4. Провести выбор входных и выходных факторов.
5. Провести формализацию задачи.
6. Построить модели.
7. Провести планирование и непосредственно проведение эксперимента.
8. Интерпретация результатов моделирования.
9. Провести оценку пригодности модели.
10. Решить задачи оптимизации (если таковая имеется).

11. Использование модели. Документирование результатов.

Построение аналитической модели финансовых результатов транспортной компании берет свое начало с предварительного изучения отчетности транспортной компании, составления аналитического баланса, а также отчета о прибылях и убытках. Целью построения такой аналитической модели является установка внутренних и внешних связей системы, определение характера осуществляемых ею процессов и их причинно-следственную зависимость от разных факторов.

В последующих этапах математического анализа происходит детализация факторов, углубление непосредственно в сущность предмета, определение воздействия факторов на динамику развития транспортной компании, результатов выполнения бизнес-плана.

Завершающей же стадией изучения построения аналитической модели является обобщение результатов анализа, определение резервов, а также разработка рекомендаций по их использованию.

В общем виде индикаторами финансового состояния транспортной компании выступают такие группы показателей, как рентабельность, рыночная или финансовая устойчивость, ликвидность и платежеспособность.

Принцип экономической прибыли как база аналитической модели означает необходимость учесть потерянный инвестиционный доход и требует внимательного изучения риска инвестиций, поиска необходимых по риску альтернатив, анализа их результатов и сопоставления заработанной бухгалтерской прибыли с упущенными выгодами. Следовательно, важными и необходимыми являются иные подходы определения оценки результата. Другими словами, констатация бухгалтерской прибыли, которая означает превышение доходов над понесенными расходами в транспортной компании, не следует рассматривать в качестве критерия ее успеха. Успешным результатом является как минимум бухгалтерская прибыль, которая адекватна альтернативным издержкам инвестора, или экономическая прибыль, которая равна нулю.

Использование принципа экономической прибыли является признаком правильно выбранной аналитической модели, которая является необходимой для выполнения стратегической роли директоров на этапе разработки концепции стратегии транспортной компании и на этапе оценивания ее исполнения. Оценка эффективности исполнения стратегии транспортной компании в соответствии с критерием экономической прибыли является важным и основополагающим принципом современной финансовой аналитической модели транспортной компании. Изучение неявных (альтернативных) издержек требует не только дополнительную информацию, но и предполагает пошаговые действия этого принципа через всю цепочку математического анализа. Поэтому второй ключевой особенностью построения аналитической модели финансовых результатов транспортной компании является концентрация, построенная на анализе инвестиционных рисков и поиск ставки доходности, которая отражает альтернативные издержки инвесторов.

Экономическая прибыль как количественный критерий оценивает, достаточны ли полученные потоки свободных денежных средств для обеспечения нормального уровня доходности или барьерной ставки доходности капитала, вложенного в транспортную компанию. Поэтому принципам современной финансовой модели анализа транспортной компании отвечает более сложный показатель, чем непосредственно бухгалтерская прибыль, в котором количественно выражается цель транспортной компании.

Существует прямая связь между критерием экономической прибыли в проведении анализа транспортной компании и итоговым показателем цели корпоративных стратегий, то есть наращивания ее стоимости. В процессе использования критерия экономической прибыли, можно выразить аналитическую модель финансовых результатов транспортной компании через потоки выгод, которые измеряются в форме годовых экономических прибылей, как показано в формуле 1:

$$V = CE_0 + \sum_{t=1}^n RI_t \times \frac{1}{(1+WACC)^t} + \frac{1}{(1+WACC)^n} \quad (1) \times \frac{RI_{terminal}}{WACC_{terminal} - g_{terminal}},$$

где RI_t — годовая экономическая прибыль в периоде до горизонта прогнозирования; $RI_{terminal}$ — годовая экономическая прибыль в остаточном периоде; $g_{terminal}$ — темп роста в остаточном периоде; $WACC$ — средневзвешенная ставка на совокупный капитал для периода до горизонта прогнозирования; $WACC_{terminal}$ — средневзвешенная ставка затрат на совокупный капитал для остаточного периода; CE_0 — инвестированный капитал на момент оценки.

Наравне с прямыми показателями рентабельности, такими как рентабельность продаж, рентабельность активов, довольно часто в процессе деятельности транспортной компании для построения аналитической модели используют так называемые косвенные показатели. К ним относятся чистая и балансовая прибыль на единицу оборота, оборачиваемость дебиторской задолженности, капиталоотдача.

Важность косвенных показателей, а также экономический смысл рентабельности состоит в том, что данные показатели дают возможность управлять различными активами транспортной компании для выхода на нужный для нее уровень рентабельности, который возможно рассчитать благодаря соотношению результата и затрат или выбранной базы. Возможность рассчитать прямые показатели рентабельности представляется только по окончании конкретного промежутка времени или же определенного отчетного периода. Для оперативного управления и контроля более удобными представляются косвенные показатели рентабельности, а в случаях принятия стратегических управленческих решений применяются показатели рентабельности, которые рассчитываются прямым методом.

Под финансовым равновесием транспортной компании следует понимать оптимальный уровень ликвидности и платежеспособности путем обеспечения необходимого уровня рентабельности собственных средств.

В общем же смысле финансовое равновесие транспортной компании можно охарактеризовать как процесс балансирования транспортной компании между ее имуществом в денежной, а также и неденежной формах и величинами заемного и собственного капитала компании. В тех случаях, когда непосредственно соотношение между заемными и собственными средствами находит свое место в действии эффекта финансового рычага, то важным является тот факт, что в структуре активов действует некий рычаг, который дает возможность определить и понять соотношение активов организации в различных формах.

Для снабжения финансового равновесия важно не только статичное состояние имущества компании, а, в первую очередь, его динамика, поэтому важным фактом является разделение имущества по его содержанию и по форме с распределением начальной величины, размера на конец изучаемого периода и изменения в течение периода. В данном случае можно определить, насколько уменьшилась или же приросла, например, собственная составляющая капитала транспортной компании в денежной форме, составляющая имущества компании и т.д.

В анализе финансовых результатов транспортной компании и при построении аналитической модели финансовых результатов с выделением в данном анализе собственной и заемной составляющей важной является характеристика именно собственной составляющей имущества транспортной компании, так как собственный капитал характеризуется как накопленный потенциал для дальнейшего развития компании, который образуется после выплат по всем ее обязательствам. Для таких целей наиболее удобно пользоваться многофакторным анализом, который находит свое широкое применение в математическом анализе.

Литература

1. И.О. Бленк - Основы финансового менеджмента- 2011-Т. 1.- С. 593.
2. С. О. Бороненков - Управленческий анализ //Финансы и статистика-2012- С.394.

3. В. В. Бочарова - Финансовый анализ // - 2011- С. 240.
4. Д. Л. Волков - Теория ценностно-ориентированного менеджмента: финансовый и бухгалтерский аспекты // - 2011- С.240
5. И. Б. Ивашковская - Финансовые измерения корпоративных стратегий //Аудит и бухгалтерский анализ -2010 - № 5- С. 150—163.
6. И.Б. Ивашковская, А. Й. Запорожский - Оценка деятельности компаний и их финансовых результатов // Аудит и финансовый анализ – 2012 - № 6 - С. 210—225.
7. И.Б. Ивашковская, А. Й. Запорожский - Оценка деятельности: новый взгляд // Управление транспортной компанией - 2012 - № 3 - С. 52— 63.
8. И. Б. Ивашковская, Н.К. Пирогов - Финансовый анализ качества роста компаний // Аудит и финансовый анализ – 2013 - № 6 - С. 192—201.
9. Н. Т. Пирогов, Б.А. Саломыкова - Анализ опционов роста компаний на растущих рынках капитала // Корпоративные финансы. Электронный журнал. № 2 - С. 32—42 – Режим доступа: URL: <http://ecsocman.edu.ru/images/pubs/2012/09/25/0000312759>